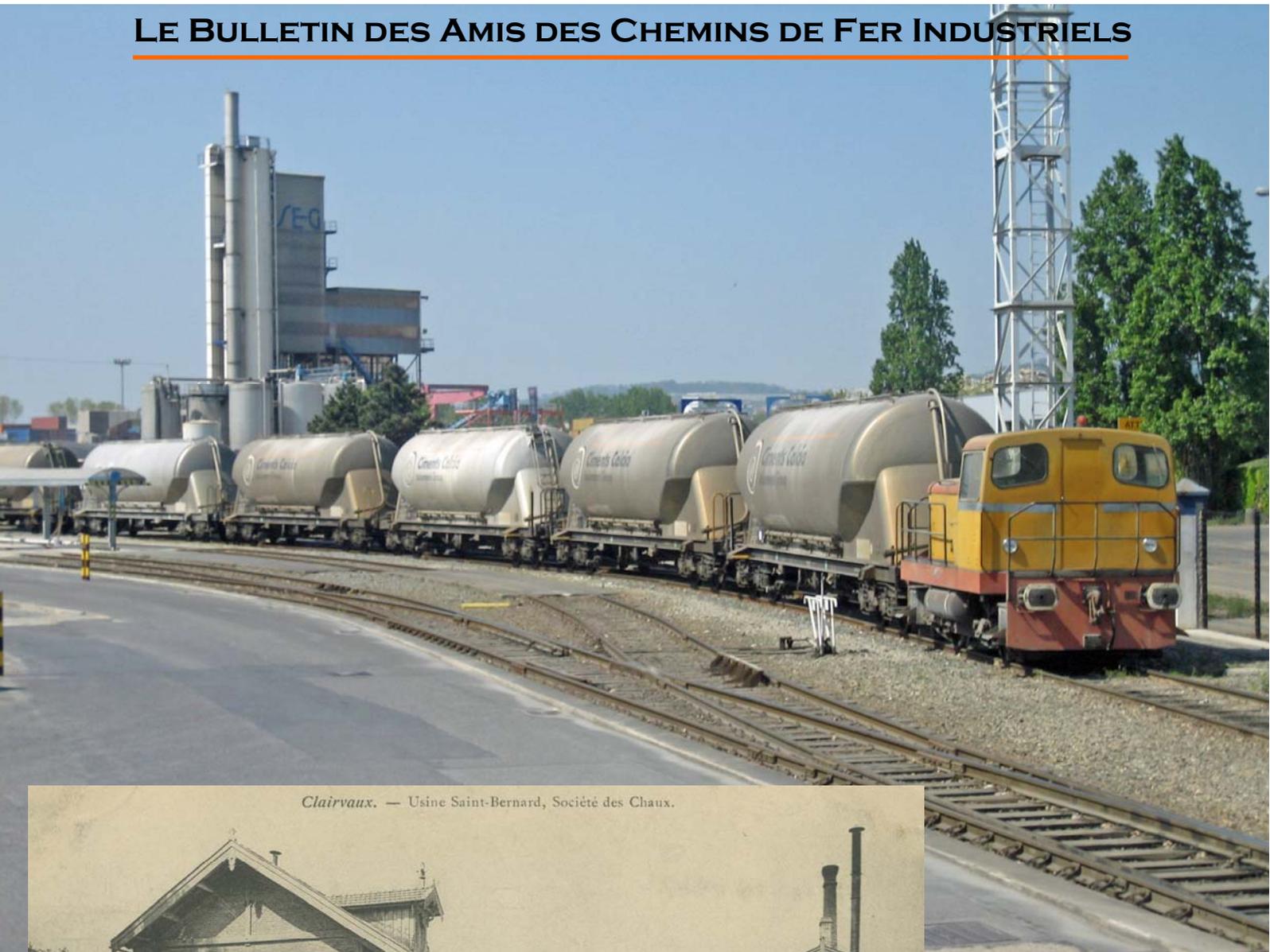
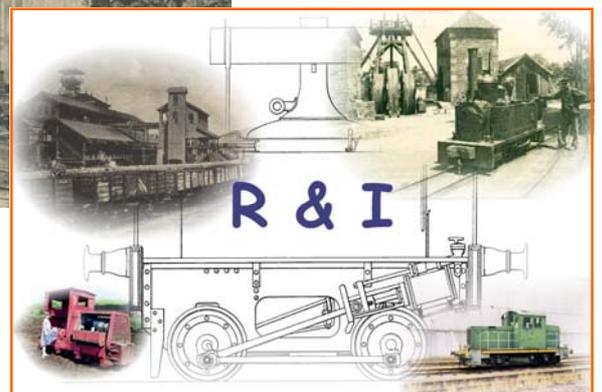


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



Clairvaux. — Usine Saint-Bernard, Société des Chaux.



n°51

Mars 2013
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

Rails en Vrac n°51

Pour aider à alimenter cette rubrique, merci d'envoyer vos informations, photos et observations par courrier postal à la rédaction de R&I, ou par courrier électronique. D'avance merci.



France

1 - A moins de trois kilomètres du centre-ville de Nancy, et à proximité de l'ancien dépôt SNCF de Heillecourt, sur un terrain de maraichage en friche, un wagonnet (de marque Decauville semble-t-il) stationne à l'extrémité d'un tronçon droit de voie Decauville. Il est en mauvais état, mais il a dû rendre de nombreux services sur cette exploitation. Il est à noter que de nombreux tronçons de voies démontés sont stockés derrière le bâtiment en préfabriqué. C'est donc la deuxième découverte de ce type dans le secteur nancéien avec le petit wagonnet de Tomblaine -



photographie & texte Christophe Costy -

2 - Société Applimo - Chauffage - à la Ferté Bernard (72 Sarthe). Cette société a placé en monument une locomotive électrique à accumulateurs et quelques berlines dans son usine. Il s'agit de matériel provenant des HBL Houillères du Bassin de Lorraine - puits Vouters à Freyming. La locomotive est une Bartz type KGA08. A noter qu'un wagon à personnel et une berline ambulance sont également visibles dans l'usine - Photographie Jean Paul Fournier - .

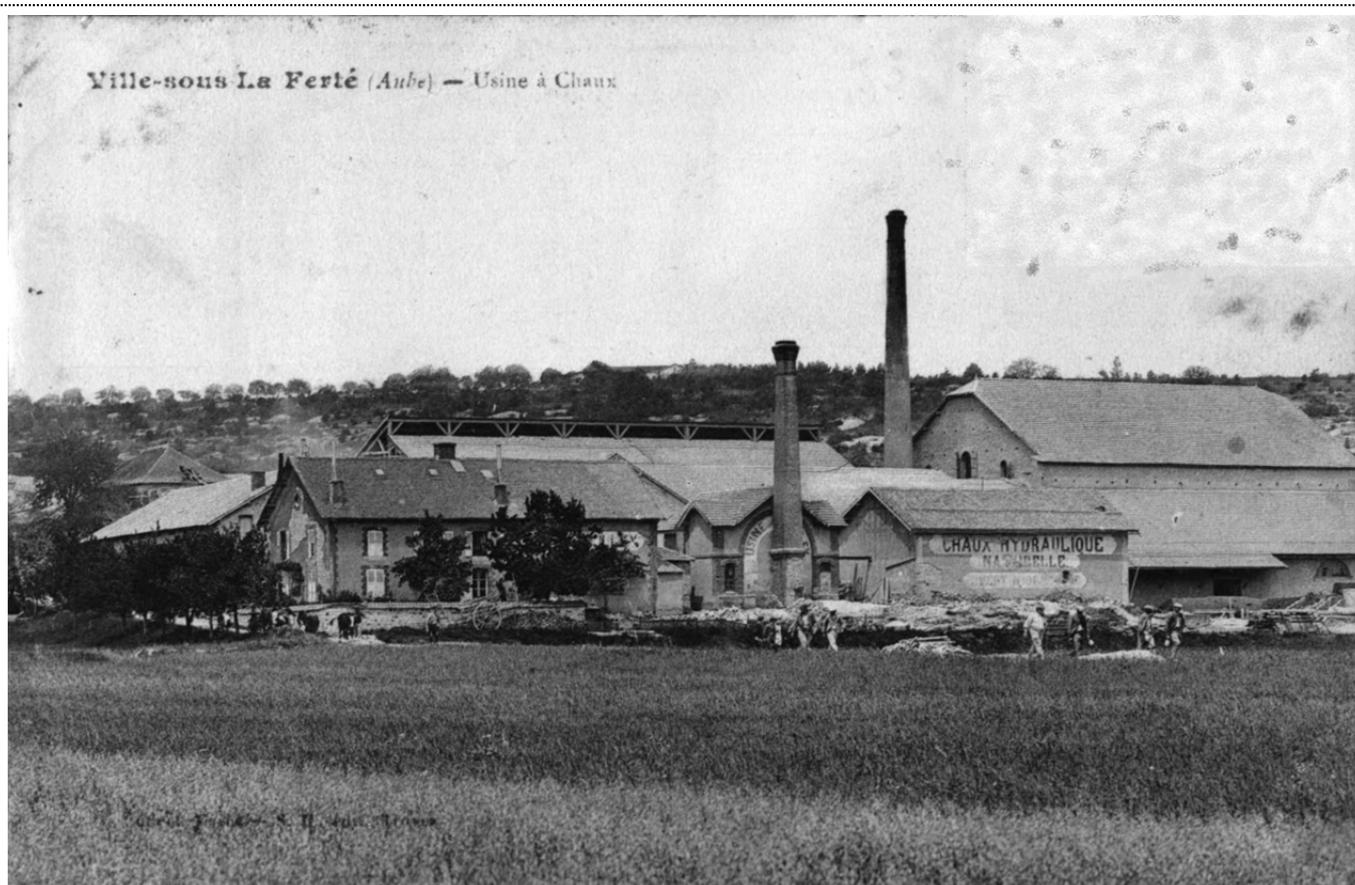


Il était une fois...

le tramway industriel de Clairvaux (Aube)

Par Marc Moulin

Il y a quelques années, lors de la lecture de l'article de Louis Caillot sur les locomotives Corpet-Louvet système Brown (R&I n°25 – septembre 2006), mon attention fut attirée par la 030T des Chaux & Ciments de l'Aube, qui avait une allure des plus sympathiques en tête de son court train de deux wagons-tombereaux chargés de sacs de chaux. Cela me décida à entreprendre quelques recherches sur Internet pour essayer d'en savoir un peu plus sur ce mystérieux chemin de fer industriel qui desservait l'usine de Clairvaux. Je me procurai également une carte Michelin ancienne dans l'espoir de retrouver le tracé de la voie ferrée... Mon souhait fut exaucé et j'eus l'heureuse surprise de découvrir que la voie ferrée, plus longue que je ne pensais, desservait une deuxième usine située à Ville-sous-la-Ferté (Le village de Clairvaux fait partie de la commune de Ville-sous-la-Ferté) !



L'usine à chaux du Seilley à Ville-sous-la-Ferté, au début du XXème siècle Collection Marc Moulin

Maintenant faisons un saut d'un siècle et demi dans la passé, pour nous retrouver à l'aube de cette industrie....dans l'Aube !

Naissance d'une Industrie

C'est en 1855 que la société Parent, Schaken & Cie (Cette même société fut à l'origine de l'entreprise de construction de locomotives Fives-Lille), importants entrepreneurs, établit une usine de fabrication de chaux au lieudit Le Seilley, à proximité du bourg de Ville-sous-la-Ferté. Cette compagnie construisait alors la ligne de chemin de fer de Paris à Mulhouse. Ouverte par sections de 1856 à 1858, elle nécessita d'énormes terrassements et de nombreux ouvrages d'art. Il est donc logique de penser que c'est en raison de ce gigantesque chantier que l'usine à chaux du Seilley fut créée. Les travaux de construction terminés, il semble tout aussi logique que les Ets Parent & Schaken aient revendu assez rapidement leur usine, la production de matériaux de construction n'étant pas leur vocation principale. Ainsi l'exploitation fut reprise en 1860 par Perrey, Lemoine et Roger, puis survint un nouveau changement d'exploitant en 1870, avec la Société Centrale des bétons agglomérés.

à cette époque. Il n'a pas été possible de trouver des renseignements sur la vie de l'usine de Clairvaux au cours des décennies suivantes, mais l'activité aurait cessé définitivement vers 1960.

Seuls subsistent actuellement la cité ouvrière et quelques parties des bâtiments industriels. Au Seilley se dresserait encore, outre quelques parties des bâtiments d'exploitation, une cheminée carrée en briques.

Le tramway industriel, trait d'union entre les usines et la gare

Le tracé

La ligne à voie de 0,60 m d'écartement avait une longueur totale d'un peu plus de cinq kilomètres. Implantée en quasi-totalité en accotement de chemins ou de routes, elle s'apparentait à un tramway. Elle se situait au cœur de la Champagne Humide, région verdoyante et assez faiblement peuplée. Le tracé suivait la vallée de l'Aube, rivière qui a donné son nom au département, bordée de collines boisées.



Un train chargé de sacs de chaux vient de quitter l'usine du Seilley et rejoint l'accotement de la Grand-route à la sortie du bourg de Ville-sous-la-Ferté. Remorqué par la 030T O&K, il se dirige vers Clairvaux. Collection Marc Moulin

La voie ferrée partait du côté est de l'usine du Seilley, qui était adossée à la carrière près des collines. Après avoir quitté les emprises de l'usine, elle s'orientait plein est en coupant à travers champs jusqu'au bourg de Ville-sous-La-Ferté qui était rejoint au bout de quelques centaines de mètres (Ce passage est maintenant un chemin appelé « chemin du Tramway »). Par une courbe de faible rayon, peu avant la sortie du village, les rails s'engageaient dans la grande-rue, qui était en fait la route de Dijon à Vitry-le-François (I.C. 55 à l'époque). Le chemin de fer continuait son parcours en accotement le long de cette route quasi rectiligne et orientée sud-nord presque jusqu'à son terminus. A la sortie du village, la voie ferrée passait devant une scierie. Trois kilomètres plus loin, c'était l'arrivée au hameau de Clairvaux, le train longeait l'Hôtel Saint-Bernard situé à gauche à un carrefour de routes, puis l'immense maison d'arrêt bordée de hauts-murs, construite au XIXème siècle sur les bases d'un monastère du XIIème siècle. Ensuite la voie longeait à sa droite les bâtiments industriels des Etablissements Berl, manufacture de sommiers métallique. Rapidement le tramway arrivait en vue de l'usine à chaux de St-Bernard, sur le côté gauche, où un raccordement en triangle permettait de pénétrer dans les emprises industrielles quelque soit le sens d'arrivée. Une fois l'usine dépassée, on arrivait assez rapidement à une bifurcation. Le train délaissait la grande route qui s'orientait à gauche, pour s'engager à droite sur un chemin vicinal avec lequel il franchissait l'Aube par un pont mixte, tout en tangeant les voies de la ligne Paris-Mulhouse de la Compagnie des chemins de Fer de l'Est. Il s'en écartait ensuite en arrivant à la gare de Clairvaux (La gare de Clairvaux se situait entre les gares de Bar-sur-Aube et de Chaumont). On longeait la cour du bâtiment-voageurs, puis c'était l'arrivée au terminus où des voies de transbordement couvertes étaient aménagées, permettant le transit des matières premières, produits finis et fournitures diverses entre le tramway industriel et le grand réseau.

A proximité existaient les Forges de St-Bernard, qui furent embranchées sur les voies de la Cie de l'Est dès 1865. Cette importante usine métallurgique, fondée au moyen-âge par les moines perdura jusqu'en 2002.

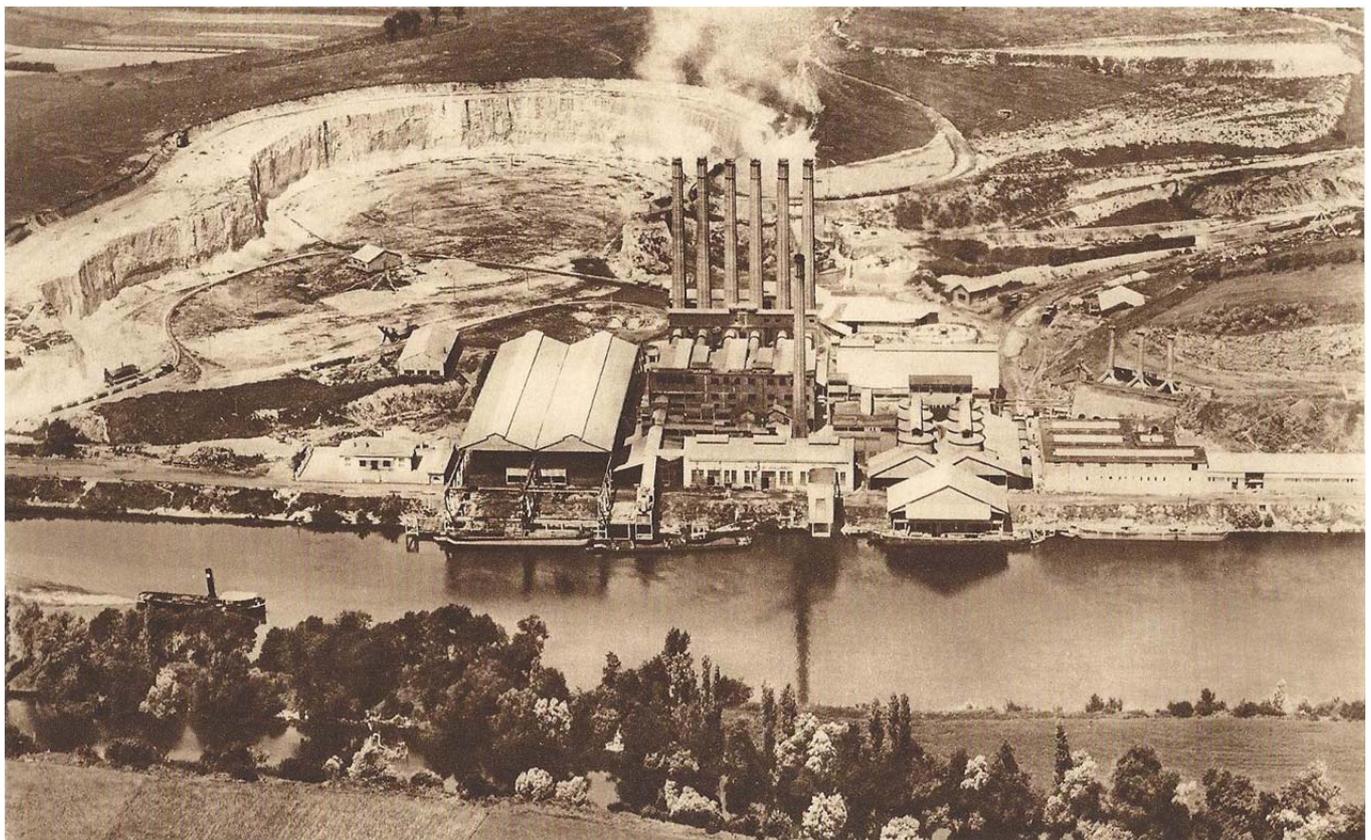
L'industrie cimentière Française et le transport ferroviaire du clincker et du ciment

Par Louis Caillot

A) Quelques mots sur le clincker et le ciment :

Selon toute vraisemblance les Romains furent les premiers à fabriquer des liants hydrauliques susceptibles de durcir au contact de l'eau. Pour y parvenir, ils mélangeaient de la chaux et des cendres volcaniques. La propriété hydraulique de tels mélanges restait longtemps inexploitable jusqu'à la théorie de l'hydraulicité dévoilée par Louis Vicat en 1817. Ce dernier donnait des indications précises sur les proportions de matière première (calcaire, silice,...) nécessaires à la constitution du mélange, qui après broyage et cuisson devenait un véritable liant : le ciment artificiel était né et sa production industrielle débutait. En 1834, l'Écossais Aspdin donnait le nom de Portland au ciment qu'il fabriquait et qui égalait la pierre de la région. La première usine française était ouverte en 1846 à Boulogne sur Mer par la Société Dupont et Demarle.

La matière première nécessaire à la fabrication du ciment (calcaire, argile) est d'abord extraite depuis des carrières. Puis, elle est mélangée par broyage ou délayage pour donner une composition fine désignée « cru ». Ce mélange est préparé sous forme de granulés (voie sèche ou demi-sèche) ou de pâte (voie humide ou semi humide). Il est ensuite cuit dans des fours dans une proportion moyenne de 80% de calcaire et de 20% d'argile. Le produit issu de la cuisson, nommé « clincker », est alors finement broyé avec addition de gypse (environ 5%) pour donner le ciment Portland. D'autres catégories de ciments sont obtenues en ajoutant du laitier de haut-fourneau, des matériaux pouzzolaniques, des cendres volantes,.....



La Cimenterie de Gargenville, cliché Compagnie Aérienne Française, collection Louis Caillot

B) La production :

Depuis la seconde guerre mondiale :

En France, la production de ciment était faible avant la seconde guerre mondiale : à titre d'exemple, 100.000 tonnes en 1880, 800.000 tonnes en 1920, 3.800.000 tonnes en 1938. Du fait des besoins de reconstruction du pays et de l'emploi généralisé du béton, cette situation s'inversait radicalement après la seconde guerre mondiale et plus particulièrement à partir de 1950 (7.400.000 tonnes). L'ascension continuait (16.700.000 tonnes en 1962, 30.000.000 tonnes en 1972) jusqu'à l'année 1974 où un

L'industrie du Ciment en France

1 - Un des deux locotracteurs Campagne électrifié employé par la cimenterie de Bouvesse – vers 1975 – Photographie Jean Claude Faure -

2 - Le Teil/Lafarge (07), Société des Ciments Lafarge Locotracteurs Moyse 20 TD HT n° 15 de 1952 – Photographie Christophe Etiévant -

3 - Ciments Lafarge le Teil, BL ex 63218 SNCF, photo L Caillot 2004

